



Royaume du Maroc
Ministère de l'Équipement du Transport et de la Logistique
Direction Générale de l'Aviation Civile



PROCEDURE : CONSIGNES DE NAVIGABILITE

Réf. : P-DSA-825-AIR

Processus Aéronefs / Navigabilité des aéronefs.

Version : 02

Date de création : 27/09/09

	Nom	Fonction	Date	Visa
Rédacteur	Groupe de Travail	-	-	-
Vérification	K.MOUNJI	CHEF DE DIVISION DSA	19 SEP. 2016	
Approbation	Z.BELGHAZI	DIRECTEUR DE L'AERONAUTIQUE CIVILE	20 SEP. 2016	

SOMMAIRE

Corps de la procédure :

1. GENERALITES
2. REFERENCES REGLEMENTAIRES
3. RESPONSABILITE DE LA CONFORMITE AUX CONSIGNES DE NAVIGABILITE
4. VOLS DE CONVOYAGE ET CONFORMITE AUX CN
5. INSTRUCTIONS GENERALES POUR LES INSPECTEURS DE LA DAC
6. LISTE DE VERIFICATION DE LA CONFORMITE AUX CONSIGNES DE NAVIGABILITE

DIFFUSION

Points documentaires

Historique des versions :

Date	Version	Motif de la modification	Rédacteur
27/09/2009	01	Création	Groupe de Travail
06/09/2016	02	Amélioration	Groupe de Travail

Niveau de diffusion : ☒ Interne ☒ Externe ☐ Confidentiel

CONSIGNES DE NAVIGABILITE

1 - GENERALITES

1.1.- Les consignes de navigabilité (CN) constituent le moyen utilisé pour aviser les propriétaires d'aéronef et les autres intéressés de l'existence de conditions préjudiciables à la sécurité ou indésirables et pour prescrire de quelle façon le produit peut continuer d'être utilisé.

1.2.- Les consignes de navigabilité se classent en deux catégories :

- a. Les consignes à caractère d'urgence imposent une conformité immédiate dès réception ;
- b. Des consignes à caractère moins urgent, imposent la conformité dans les limites d'une période relativement plus longue.

1.3.- La teneur des consignes de navigabilité comprend la désignation de l'aéronef, du moteur, de l'hélice, de l'équipement ou de l'instrument ainsi que le type, le mode et les numéros de série en cause. Elle indique aussi le délai ou la période à respecter et décrit la difficulté constatée et les mesures correctives nécessaires.

1.4.- Il est nécessaire que chaque Etat ait tous les renseignements sur le maintien de la navigabilité pour les aéronefs qu'il a immatriculés, quel que soit l'Etat d'où émanent ces renseignements.

2 – REFERENCES REGLEMENTAIRES

La présente procédure est établie conformément à l'annexe 8 à la convention de Chicago, à la loi n°40-13 portant code de l'aviation civile en date du 16 Juin 2016 et à l'Arrêté N° 545-72 du 7 Juin 1972 Relatif aux conditions de navigabilité des aéronefs civils.

3 – RESPONSABILITE DE LA CONFORMITE AUX CONSIGNES DE NAVIGABILITE

3.1.- Responsabilités de l'exploitant

3.1.1.- La façon dont l'exploitant se conforme aux consignes de navigabilité (CN) dépend des arrangements qu'il a conclus pour louer, affréter ou acquérir d'une autre manière le contrôle d'un aéronef. Il peut s'entendre avec le propriétaire pour que ce dernier prenne en charge toutes les mesures découlant des consignes de navigabilité, ou pour exécuter lui-même ces mesures.

3.1.2.- Les moyens par lesquels l'exploitant se tient au courant des consignes de navigabilité relèvent de son choix. Il lui faut cependant déployer des efforts raisonnables pour s'assurer que ces consignes ont été appliquées de la manière prescrite et éviter d'entreprendre des vols en contrevenant aux dispositions des consignes applicables.

3.2.- Rôle du propriétaire :

Le propriétaire ne doit pas utiliser son aéronef, ni autoriser sciemment un autre à utiliser cet aéronef, autrement qu'en conformité avec les CN publiées jusque-là. S'il loue l'aéronef ou prend à une autre personne de l'entretenir, il doit prendre des mesures efficaces pour assurer la conformité aux CN. Il ne peut présumer que d'autres se chargeront automatiquement de l'entretien. La situation peut appeler un accord écrit ou verbal, selon les circonstances, mais il ne doit y avoir aucun doute quant à l'entité qui prendra les mesures nécessaires pour appliquer les CN.

3.3.- Rôle des mécaniciens d'entretien d'aéronef ou d'un atelier de réparation :

3.3.1.- La responsabilité du mécanicien d'entretien de l'aéronef (MEA) ou de l'atelier d'entretien en ce qui concerne la conformité aux CN doit être bien comprise. Certains exploitants peuvent avoir l'impression qu'en amenant leurs aéronefs dans l'atelier pour une inspection annuelle ou une inspection progressive, le MEA vérifiera automatiquement que toutes les CN en vigueur à cette date ont été observées, avant de "signer" l'approbation de remise en service de l'aéronef. Cela n'est pas nécessairement vrai. Certaines CN en vigueur peuvent se rapporter à des composants qui ne font pas normalement partie de l'inspection, par exemple les équipements radio.

De même, certains CN déjà en vigueur au moment de l'inspection peuvent ne pas avoir été appliquées aux dates de conformité ; en pareil cas, le MEA n'est pas tenu de les appliquer et peut ne pas le faire si l'exploitant ne le demande pas.

3.3.2.- Lorsqu'un MEA a appliqué une CN, il doit non seulement consigner la date de mise en conformité et le temps de service dans les fiches d'entretien de l'aéronef, mais il doit aussi donner la description du travail exécuté - plusieurs méthodes d'application sont parfois possibles et il peut devenir ultérieurement important de savoir quelle méthode a été suivie. Lorsque l'aéronef est remis en service, la personne qui le reçoit de l'atelier devrait veiller à ce que les états d'entretien, notamment les états de mise en application des CN, soient bien à jour avant de mettre en exploitation cet avion.

3.3.3.- La responsabilité de la conformité aux CN ne saurait être rejetée par aucune des personnes intéressées à l'utilisation ou à l'entretien de l'aéronef, c'est-à-dire par le MEA, le propriétaire ou l'exploitant. Tous ont une responsabilité dans une certaine mesure, selon les circonstances dans lesquelles l'aéronef est utilisé ; on attend de tous qu'ils connaissent les procédures d'émission des CN et qu'ils comprennent leur rôle dans la mise en conformité.

4.- VOLS DE CONVOYAGE ET CONFORMITE AUX CN

4.1.- Lorsqu'il est nécessaire de se conformer à une consigne de navigabilité avant que l'aéronef vole à nouveau et que cette consigne ne contient pas de dispositions sur la délivrance d'autorisations de vols spéciaux, une telle autorisation ne doit pas être délivrée et l'aéronef en cause ne doit pas rejoindre en vol une base de réparation.

4.2.- Si la CN se rapporte à un produit autre qu'un avion et ne prévoit pas l'utilisation de ce produit pour un vol de convoyage, le produit en question ne doit pas être utilisé pour un tel vol.

Si l'avion sur lequel le produit est installé peut être utilisé sans que ce produit soit employé, une autorisation de vol spécial peut être accordée.

5 - INSTRUCTIONS GENERALES POUR LES INSPECTEURS DE LA DAC

Pour déterminer si l'exploitant s'est conformé ou continue à se conformer aux spécifications d'une consigne de navigabilité, les points suivants sont à considérer :

- a. Vérifier si les matériaux ou procédures utilisés sont équivalents aux matériaux ou procédures spécifiés par la CN, lorsqu'il est permis d'utiliser de telles matériaux ou procédures ;
- b. Lorsque la CN permet l'emploi de matériaux ou de procédures équivalant à ceux qui sont spécifiés, l'inspecteur devrait examiner les équivalents proposés et déterminer, par comparaison et en faisant appel au bon sens, que ces éléments sont bien équivalents en fait ;
- c. Observer la progression des travaux pour déterminer si toutes les opérations d'installation, de réparation, de modification ou d'inspection prescrites par la CN ont donné lieu à un travail dont la qualité et les procédures sont conformes aux normes établies dans les programmes d'entretien agréés;

- d. Inspecter les installations, réparations ou modifications après leur achèvement afin de déterminer si ces opérations ont été exécutées et menées à bien conformément aux dispositions de la CN et des manuels d'entretien agréés ;
- e. Lorsque la CN le prescrit, déterminer si des procédures d'inspection et d'entretien continu sont établies et incorporées dans le programme d'entretien de l'exploitant et dans ses spécifications d'exploitation ;
- f. Procéder à des vérifications par sondage des inspections périodiques prescrites par la CN pour établir la conformité ;
- g. Fixer les périodes d'inspection prescrites par la CN, selon le programme d'inspection de l'exploitant, lorsque cela est permis par la CN et paraît compatible avec la sécurité.

6.- LISTE DE VERIFICATION DE LA CONFORMITE AUX CONSIGNES DE NAVIGABILITE

A l'occasion d'une inspection programmée auprès d'un exploitant, les points suivants sont intégrés dans le questionnaire d'inspection réalisé :

- a. L'exploitant tient à jour une liste de toutes les consignes de navigabilité applicables au parc.
- b. L'exploitant tient à jour l'état des dates auxquelles les consignes de navigabilité ont été appliquées (ou auxquelles des inspections continues sont exécutées).
- c. Un état de toutes les dates limites de propagation accordées à l'exploitant est tenu à jour.
- d. Tous les moyens optionnels de satisfaire aux spécifications d'une consigne de navigabilité ou les moyens équivalents font l'objet d'un entretien.
- e. Les aéronefs modifiés pour satisfaire aux spécifications d'une consigne de navigabilité font l'objet d'un entretien afin d'assurer la conformité aux conditions après modification.
- f. Les inspections continues requises par une consigne de navigabilité figurent sur les fiches d'inspection régulière et sont identifiées par les spécifications de la consigne de navigabilité.
- g. Toutes les consignes de navigabilité applicables au parc de l'exploitant ont été appliquées avant les dates spécifiées ou à ces dates mêmes.